Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3203

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/I — 68070 — 5838/68

Bonn, den 7. August 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : Rechtsangleichung in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage die Vorschläge der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

eine Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

eine Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen

eine Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern.

Diese Vorschläge sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 16. Juli 1968 dem Herrn Präsidenten des Rats der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Eine Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorschlägen ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorschlägen übermittelte Begründung beigefügt.

Für den Bundeskanzler

Der Bundesminister für Familie und Jugend

Dr. Heck

Begründung

I. Allgemeines

1. Eine vergleichende Untersuchung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Kraftfahrzeugsektor führte zur Feststellung gewisser Divergenzen, die als Ursache für die Handelshemmnisse anzusehen sind, deren Beseitigung eine vordringliche Harmonisierungsaktion rechtfertigt. Diese ist in dem kürzlich dem Rat vorgelegten „Allgemeinen Programm zur Beseitigung der technischen Hemmnisse im innergemeinschaftlichen Warenverkehr, die sich aus der Unterschiedlichkeit der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften ergeben", vorgesehen.

Die auf diesem Sektor auf Grund von Artikel 100 in Angriff genommenen Arbeiten müßten von der Kommission normalerweise bis zum 31. Dezember 1968 zum Abschluß gebracht werden; an diesem Tage wären dem Rat die Richtlinienvorschläge zu übermitteln, die zur Festlegung eines Betriebserlaubnisverfahrens von innergemeinschaftlicher Wirksamkeit erforderlich sind. Dabei ist kurz in Erinnerung zu bringen, welche Situation zur Zeit in den Mitgliedstaaten besteht, welches die durch sie verursachten Nachteile sind und welches in großen Zügen die zur Vermeidung dieser Nachteile auf gemeinschaftlicher Ebene in Angriff genommenen Arbeiten sind.

2. Von den Mitgliedstaaten werden zur Sicherung des Straßenverkehrs verschiedene Prüfungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern vorgenommen. Dabei handelt es sich einerseits um eine Typengenehmigung gewisser Ausrüstungs- und Zubehörteile, die für diese Fahrzeuge bestimmt sind, andererseits um die allgemeine Betriebserlaubnispflicht für Fahrzeugtypen.

— Die Bauartgenehmigung der Fahrzeugteile besteht darin, nachzuprüfen, ob diese tatsächlich die verschiedenen technischen Vorschriften erfüllen, durch die bestimmte Garantien für ihre Verwendungsfähigkeit gegeben sind.

— Das Zulassungsverfahren für Fahrzeuge dagegen besteht darin, festzustellen, ob bei einem Fahrzeugtyp die mit der allgemeinen Betriebserlaubnis verbundenen Pflichten hinsichtlich Montage, Arbeitsweise und Prüfung des Fahrzeugs und seiner Teile erfüllt sind.

3. Beim ersten Zusammentreffen mit dieser Frage war die Kommission an die Lösung des Problems zunächst in der Weise herangegangen, daß sie für jeden Ausrüstungsteil ein EWG-Zulassungsverfahren und für jeden Fahrzeugtyp ein Betriebserlaubnisverfahren festzusetzen beabsichtigte.

Bei der Frage der Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile stellte die Kommission mit dem Voranschreiten der Vorarbeiten jedoch fest, daß die Gefahr einer gewissen Doppelarbeit mit der von der Genfer Wirtschaftskommission für Europa entfalteten Tätigkeit auf diesem Gebiet bestand. Diese Kommission erstellt technische Vorschriften auf dem Wege von Verordnungen, die von den Unterzeichnerstaaten anerkannt werden. Sie hat ferner ein System der gegenseitigen Anerkennung der von den zuständigen Behörden ihrer Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen eingerichtet, und zwar auf der Grundlage dieser harmonisierten Vorschriften. Unter diesen Bedingungen schien es zweckmäßiger zu sein, bei allen Fahrzeugteilen, für die eine Genfer Regelung besteht, lediglich auf diese zu verweisen, um so mehr, als die in Genf durchgeführten Arbeiten eine sehr große Anzahl Länder erfassen, was für den Warenverkehr erst recht von Vorteil sein kann.

Bei der allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeugtypen lag das Problem insofern völlig anders, als in den einzelnen Mitgliedstaaten Zulassungsverfahren dieser Art bereits bestehen. Dabei ist der Hersteller verpflichtet, den zuständigen Behörden einen bestimmten Fahrzeugtyp als erstes Stück einer Serie, zusammen mit einem „Beschreibungsbogen" mit den wichtigsten Daten des Fahrzeugs, zwecks Zulassung vorzuführen. Die zuständigen Behörden nehmen sodann die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen und Versuche vor und händigen dem Hersteller einen „Betriebserlaubnisbogen" aus, wenn die Prüfung zu positiven Ergebnissen führt. Für jedes mit dem zugelassenen Typ übereinstimmende Fahrzeug wird vom Hersteller eine „Übereinstimungsbescheinigung" ausgefüllt. Diese Bescheinigung ist unbedingt erforderlich, damit die Behörden die Zulassung des Fahrzeugs und damit seine Inbetriebnahme veranlassen können.

4. Die Handelshemmnisse können einmal durch die in jedem Mitgliedstaat verschiedenen, zwingenden technischen Vorschriften entstehen, zum anderen durch die in allen importierenden Mitgliedstaaten in verschiedener Form zu wiederholenden Kontrollen. Die von der Kommission in Angriff genommene Aktion zielt darauf ab, beide Arten von Handelshemmnissen zu beseitigen.

Für die Behandlung der technischen Vorschriften wurden aus den im „Allgemeinen Programm" erwähnten fünf Lösungen zwei herausgegriffen. In einigen Fällen wurde nämlich die sogenannte „Alternativlösung" benutzt, wobei entweder eine direkte Harmonisierung dieser Vorschriften oder aber deren Harmonisierung durch Verweisung auf die Genfer Regelungen vorgenommen wurde. In anderen Fällen, in denen nur geringfügige Unterschiede zwischen den bestehenden Vorschriften vorhanden waren, hat man die Lösung verwendet, einfach das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung dieser Vorschriften durch die einzelnen Mitgliedstaaten zu übernehmen.

Für die Kontrollen hat die Kommission ein Zulassungsverfahren von gemeinschaftlicher Tragweite vorgesehen, dessen Modalitäten in einer Sonderrichtlinie zusammengefaßt sind. Die vorliegende Richtlinie beschreibt in den Anlagen die Formulare, die der Hersteller beizubringen hat bzw. welche die zuständigen Behörden ausfüllen müssen. Dieses Verfahren findet seine logische Ergänzung im Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Kontrollen.

5. Bei der Wahl der sogenannten „Alternativlösung" als Harmonisierungsmethode ergibt sich für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, ihre nationalen Rechtsvorschriften neben den Vorschriften gemeinschaftlichen Ursprungs beizubehalten. Diese Lösung schien in dem in Rede stehenden Sektor anwendbar zu sein, weil hier die Einsparungen, die die Firmen infolge Ausweitung ihrer Tätigkeit erzielen können, Vorteile darstellen, welche diejenigen Vorteile kompensieren, die sich aus der Einhaltung weniger strenger Normen auf dem enger begrenzten Gebiet der innerstaatlichen Betätigung ergeben. Andererseits kann man vernünftigerweise annehmen, daß die Gemeinschaftsregelung allmählich von selbst an die Stelle der in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Rechtsvorschriften treten wird, namentlich im Zuge der Entwicklung des technischen Fortschritts.

II. Äußere Form der Richtlinienvorschläge und Erläuterungen

Die Erstellung eines Betriebserlaubnissystems von gemeinschaftlicher Tragweite setzt die Ausarbeitung einer Rahmenrichtlinie voraus, in der das EWG-Zulassungsverfahren als solches definiert wird, sowie die Ausarbeitung einer gewissen Anzahl Einzelrichtlinien, in denen die technischen Vorschriften festgesetzt werden, deren Kontrolle zu den Formalitäten dieses Betriebserlaubnisverfahrens gehört.

Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf:

a) den Vorschlag einer Rahmenrichtlinie betreffend die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

b) drei Einzelrichtlinien betreffend:

1. die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,
2. den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen,
3. gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern (Kraftstoffbehälter und Schutz gegen Auffahren von hinten).

a) Betriebserlaubnis

Der Geltungsbereich ist so umfassend wie möglich gestaltet, da die Richtlinie sich auf alle Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger bezieht, die mindestens vier Räder aufweisen und deren durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt (Artikel 1).

Das EWG-Zulassungsverfahren sieht vor, daß der Hersteller seinem Antrag auf Betriebserlaubnis ein Formular beifügt (Beschreibungsbogen gemäß Muster in Anhang I), in dem alle Angaben über den Fahrzeugtyp enthalten sind, für den die Betriebserlaubnis beantragt wird (Artikel 3).

Die zuständigen Behörden stellen fest, ob die im Beschreibungsbogen gemachten Angaben mit dem vorgeführten Fahrzeugtyp übereinstimmen, und nehmen die erforderlichen Kontrollen vor. Diese Prüfungen stützen sich einerseits auf die harmonisierten technischen Vorschriften, die in Einzelrichtlinien enthalten sind, andererseits auf technische Vorschriften nationalen Ursprungs, wie sie in dem Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt, gültig sind. Letztere beziehen sich auf solche Bauteile oder Kraftfahrzeugeigenschaften, für die die nationalen Vorschriften als gleichwertig angesehen werden, da die Mitgliedstaaten das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung ihrer Rechtsvorschriften akzeptiert haben. Die Ergebnisse der Prüfungen werden in ein Formular eingetragen, das „Betriebserlaubnisbogen" heißt, dessen Muster im Anhang II der Richtlinie (Artikel 2 bis 4) aufgeführt ist.

Für jeden Fahrzeugtyp, für den die Betriebserlaubnis erteilt oder verweigert worden ist, übermiteln die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaates denen der anderen Mitgliedstaaten eine Kopie der hierfür ausgestellten Beschreibungsbögen und Betriebserlaubnisbögen (Artikel 5, § 1).

Für jedes mit dem zugelassenen Typ übereinstimmende Fahrzeug wird vom Hersteller eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt, deren Muster im Anhang III aufgeführt ist. Durch diese Bescheinigung wird in allen Mitgliedstaaten die Übereinstimmung der Fahrzeugproduktion mit dem zugelassenen Typ bescheinigt und dem Hersteller der ungehinderte Vertrieb dieses Fahrzeugtyps innerhalb der Gemeinschaft gestattet (Artikel 5, § 2).

Die Richtlinie sieht ein System der gegenseitigen Unterrichtung über jede Erteilung, Entziehung oder Verweigerung einer Betriebserlaubnis vor (Artikel 6).

Der freie Vertrieb von Fahrzeugen, die eine Übereinstimmungsbescheinigung mit sich führen, darf nicht durch Einwände bezüglich ihrer Bauweise oder ihrer Betriebsweise gehemmt werden (Artikel 7, Abs. 1).

Die Richtlinie setzt die Maßnahmen fest, die zu treffen sind, wenn ein Fahrzeug trotz vorhandener Übereinstimmungsbescheinigung nicht mit dem zugelassenen Fahrzeugtyp übereinstimmen sollte und die Verkehrssicherheit gefährdet (Artikel 7 Abs. 2).

Sie schreibt ferner vor, welches Verfahren bei Streitfällen zwischen Mitgliedstaaten bei Beanstandungen bezüglich der Übereinstimmung einzuschlagen ist (Artikel 8).

Die Richtlinie räumt die Möglichkeit ein, daß ein Mitgliedstaat gezwungen sein könnte, außergewöhnliche Maßnahmen zur Untersagung der Ein-

fuhr, oder des Verkaufes oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu treffen, die trotz Übereinstimmung der Bauteile mit dem Beschreibungsbogen unvorhergesehene Nachteile aufweisen. Dieser Fall könnte dadurch eintreten, daß es nicht immer möglich ist, in allen Fällen und im voraus den Zusammenhang zwischen den Bauvorschriften für ein oder mehrere Ausrüstungsteile sicherzustellen.

Die Schwierigkeiten, wenn ein solches Recht zugestanden wird, ergeben sich bei einer bereits in Wirksamkeit befindlichen Richtlinie aus folgenden Tatsachen:

a) jede Abweichung stellt eine Übertretung der Richtlinie dar, selbst wenn die Untersagung in technischer Hinsicht gerechtfertigt ist;

b) eine solche Untersagung kann bis zum Eintreffen der Gemeinschaftsentschließung Handelshemmnisse schaffen, wenn sie nicht verallgemeinert wird;

c) die Einräumung eines solchen Rechts kann in manchen Fällen mißbraucht werden.

Immerhin kann die Einräumung eines solchen Verbotsrechts einem einzigen Mitgliedstaat zugestanden werden, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über ein äußerst schnelles Unterrichtungsverfahren verfügen, um der Kommission und gegebenenfalls dem Rat in kürzester Frist eine Intervention zu gestatten (Artikel 9).

Da die verschiedenen Einzelrichtlinien in zeitlichen Intervallen in Kraft treten, sind Übergangsbestimmungen erforderlich; diese sollen einmal für Zulassungsverfahren nationaler Tragweite eine Benützung der durch eine Richtlinie bereits harmonisierten Vorschriften zulassen, zum anderen Mitgliedstaaten gegenüber den Beweis über dies in einem Mitgliedstaat bereits durchgeführten Kontrollen zu erbringen, wobei diese Kontrollen sich auf die harmonisierten — oder im Falle der gegenseitigen Anerkennung auf die nationalen Vorschriften stützen.

Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, der eine rasche Anpassung der technischen Vorschriften der Einzelrichtlinien erfordert, wurde ein Verfahren der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Kommission im Rahmen eines Ausschusses vorgeschlagen. Dieses Verfahren ist grundsätzlich anzuwenden, wenn eine Änderung der technischen Anhänge zu den Einzelrichtlinien vorgenommen werden soll. Gegebenenfalls können in diesen Richtlinien Ausnahmen von diesem Prinzip vorgesehen werden (Artikel 11 und 12).

Die Frist für die Inkraftsetzung der Richtlinie ist auf 18 Monate nach ihrer Bekanntgabe festgesetzt worden, um den Mitgliedstaaten und sonstigen Betroffenen zu ermöglichen, der Richtlinie nachzukommen (Artikel 14, § 1).

Die Kommission ist innerhalb annehmbarer Fristen von jedem Vorschriftenentwurf zu unterrichten, der von den Mitgliedstaaten auf dem von der Richtlinie erfaßten Gebiet ausgearbeitet wird, damit diese sich gegebenenfalls hierzu äußern kann (Artikel 14, § 2).

b) 1. Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen

Der Geltungsbereich wurde auf alle Klassen von Kraftfahrzeugen mit mindestens vier Rädern ausgedehnt, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt, sowie auf deren Anhänger (Artikel 1).

Arikel 2 fügt sich in die Alternativlösung der Harmonisierung insofern ein, als darin vorgesehen wird, daß die im Anhang zur Richtlinie festgelegten Gemeinschaftsvorschriften den gleichen Wert besitzen wie die einzelstaatlichen Vorschriften. So ist es zum Beispiel nicht möglich, daß ein Mitgliedstaat die Zulassung eines Fahrzeugs unter dem Vorwand verweigert, daß seine Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtung nicht den nationalen Vorschriften entspricht, während sie aber die Gemeinschaftsvorschriften erfüllt.

Mit Artikel 3 werden die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen in das Verfahren für die EWG-Betriebserlaubnis eingegliedert. Insbesondere wird auf die in Genf durch die Wirtschaftskommission für Europa aufgestellten Regelungen insofern verwiesen, als im Rahmen der EWG-Betriebserlaubnis nur solche Einrichtungen in Betracht gezogen werden, die das in Anwendung dieser Vorschriften erteilte Bauartgenehmigungszeichen tragen. Die Bauvorschriften wiederum sind im Anhang aufgenommen und deren Einhaltung ist wiederum von Einfluß auf die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs mit Hinblick auf seine Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtung.

Vervollständigt wird das System durch Artikel 4 in der Weise, daß durch ihn der freie Vertrieb dieser Ausrüstungsteile innerhalb der EWG begünstigt und andererseits den Mitgliedstaaten untersagt wird, sich dem Vertrieb dieser Teile zu widersetzen, wenn diese die bereits genannten Zulassungszeichen tragen, die im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung gemäß der Genfer Regelung vorgeschrieben sind.

Dies ist im wesentlichen der Inhalt dieses Richtlinienvorschlages.

b) 2. Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung

b) 3. Kraftstoffbehälter und Schutz gegen Auffahren von hinten

Diese beiden Richtlinienvorschläge entsprechen im wesentlichen den Vorschlägen über „Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen", jedoch mit dem Vorbehalt, daß ihre Inkraftsetzung ausschließlich im Rahmen der Betriebserlaubnis der Fahrzeuge erfolgt und infolgedessen keinerlei Verweisung auf die Vorschriften der Genfer Wirtschaftskommission für Europa, die die Zulassung einiger dieser Ausrüstungsteile betreffen, erforderlich macht.

Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

In jedem Mitgliedstaat müssen Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern oder Personen bestimmten zwingend vorgeschriebenen technischen Merkmalen entsprechen. Diese Bestimmungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden. Durch ihre Unterschiede behindern sie den Warenverkehr innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Diese Hemmnisse für die Errichtung und das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes lassen sich verringern und sogar beseitigen, wenn alle Mitgliedstaaten die gleichen Vorschriften entweder in Ergänzung oder anstelle ihrer derzeitigen Rechtsvorschriften annehmen.

Die Einhaltung der technischen Vorschriften wird herkömmlicherweise von den Mitgliedstaaten kontrolliert, bevor die Fahrzeuge, für die sie gelten, in den Handel gebracht werden. Die Kontrolle erstreckt sich auf Fahrzeugtypen.

Die harmonisierten technischen Vorschriften für die einzelnen Fahrzeugteile oder Fahrzeugmerkmale werden in aufeinanderfolgenden Einzelrichtlinien festgelegt; zur Beschleunigung des Angleichungsprozesses ist es erforderlich, daß von den Mitgliedstaaten das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der nationalen Rechtsvorschriften für solche Fahrzeugteile oder Fahrzeugmerkmale akzeptiert wird, für die die Herstellungs- und Prüfmethoden als gleichwertig anzusehen sind.

Die Kontrolle dieser Vorschriften sowie die Anerkennung der von den anderen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen durch jeden Mitgliedstaat erfordern die Einführung eines gemeinschaftlichen Verfahrens der Betriebserlaubnis für jeden Fahrzeugtyp.

Dieses Verfahren ermöglicht einerseits jedem Mitgliedstaat festzustellen, ob jeder Fahrzeugtyp den in den Einzelrichtlinien vorgesehenen und auf dem Betriebserlaubnisbogen angegebenen Kontrollen unterworfen wurde. Andererseits ermöglicht dieses Verfahren den Herstellern, eine Übereinstimmungsbescheinigung für alle Fahrzeuge auszustellen, die dem genehmigten Typ entsprechen. Ein mit dieser Bescheinigung versehenes Fahrzeug hat in allen Mitgliedstaaten als mit ihrer eigenen Gesetzgebung übereinstimmend zu gelten. Schließlich wird damit jeder Mitgliedstaat in die Lage versetzt, die anderen Mitgliedstaaten von der getroffenen Feststellung durch Übersendung einer Abschrift des für jeden zugelassenen Fahrzeugtyps ausgestellten Betriebserlaubnisbogens zu unterrichten.

Vorübergehend muß die Betriebserlaubnis aufgrund der Gemeinschaftsvorschritfen nach Maßgabe der Inkraftsetzung der Einzelrichtlinien über die verschiedenen Fahrzeugteile oder -merkmale vorgenommen werden können, während für die noch nicht erfaßten Teile die innerstaatlichen Vorschriften in Kraft bleiben.

Unbeschadet der Artikel 169 und 170 des Vertrages ist es zweckmäßig, im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten Bestimmungen vorzusehen, um die Lösung technischer Streitfragen zu erleichtern, die über die Vereinbarkeit einer Fertigung mit dem Typ, für den die Betriebserlaubnis erteilt wurde, entstehen könnten.

Da andererseits auch solche Fahrzeuge, die einem zugelassenen Typ entsprechen, u. U. Nachteile aufweisen können, die die Verkehrssicherheit gefährden, ist es zweckmäßig, ein Verfahren vorzusehen, das geeignet ist, dieser Gefahr vorzubeugen.

Die Entwicklung des technischen Fortschritts macht eine rasche Anpassung der in den Einzelrichtlinien aufgeführten technischen Vorschriften erforderlich; die Kommission muß daher beauftragt werden, hierfür gewisse Durchführungsmaßnahmen zu ergreifen; zwecks Vereinfachung der Anwendung der beabsichtigten Maßnahmen wird zweckmäßigerweise ein Verfahren geschaffen, das eine enge Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Kommission im Rahmen des Ausschusses zur Beseitigung der technischen Handelshemmnisse für Industrieerzeugnisse vorsieht.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Begriffbestimmungen

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau mit mindestens 4 Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie versteht man unter

a) Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung: eine Verwaltungsmaßnahme mit der folgenden Bezeichnung:
   - — Agréation par type und aanneming im belgischen Recht,
   - — Allgemeine Betriebserlaubnis im deutschen Recht,
   - — Réception par type im französischen Recht,
   - — Omologazione oder approvazione del tipo im italienischen Recht,
   - — Agréation im luxemburgischen Recht,
   - — Typegoedkeuring im niederländischen Recht.

b) EWG-Betriebserlaubnis: eine Verwaltungsmaßnahme, durch die ein Mitgliedstaat feststellt, daß ein Fahrzeugtyp
   - — die harmonisierten technischen Vorschriften für solche Bauteile und Merkmale erfüllt, für die Einzelrichtlinien bestehen und die im EWG-Betriebserlaubnisbogen nach dem im Anhang II angegebenen Muster aufgeführt sind.
   - — die einzelstaatlichen technischen Vorschriften, wenn diese von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden; es werden derweise die Vorschriften über die Bauteile und Merkmale anerkannt, die in Anhang II mit dem Vermerk N. V. aufgeführt sind.

KAPITEL II

EWG-Betriebserlaubnis für Fahrzeuge

Artikel 3

Jedem in einem Mitgliedstaat gestellten Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis ist ein Beschreibungsbogen, der dem Muster in Anhang I entspricht, samt den in diesem Bogen bezeichneten Unterlagen beizufügen. Für ein und denselben Fahrzeugtyp kann der Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden.

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat erteilt die Betriebserlaubnis für jeden Fahrzeugtyp, der folgende Bedingungen erfüllt:

1. das Fahrzeug stimmt mit den Angaben im Beschreibungsbogen überein;
2. das Fahrzeug erfüllt die im Muster des Betriebserlaubnisbogens unter Artikel 2 b) vorgeschriebenen Kontrollen;
3. der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt, ist in der Lage, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Typ zu überwachen.

Für jeden von ihm genehmigten Fahrzeugtyp füllt der Mitgliedstaat alle Spalten des Betriebserlaubnisbogens aus.

Artikel 5

1. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaates übermitteln den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten binnen einem Monat Abschriften der Beschreibungsbögen zusammen mit denen der Betriebserlaubnisbögen für jeden Fahrzeugtyp, für den sie die Betriebserlaubnis erteilen oder versagen.

2. Für jedes entsprechend dem genehmigten Typ hergestellte Fahrzeug wird vom Antragsteller der Betriebserlaubnis eine Übereinstimmungsbescheinigung, deren Muster im Anhang III angegeben ist, ausgestellt.

Artikel 6

1. Der Mitgliedstaat, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, muß alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sich über eine etwaige Produktionseinstellung sowie über jede Änderung der Angaben des Beschreibungsbogens zu unterrichten.

2. Zieht diese Änderung nach Ansicht dieses Mitgliedstaates keine Änderung des Betriebserlaubnisbogens keine Erstellung eines neuen Betriebserlaubnisbogens nach sich, so unterrichten die zuständigen Behörden dieses Staates hiervon den Inhaber und übermitteln den anderen Mitgliedstaaten in periodischen Sammelsendungen Abschriften der an den bereits verteilten Beschreibungsbögen vorgenommenen Änderungen

3. Stellt dieser Mitgliedstaat fest, daß durch eine am Beschreibungsbogen vorgenommene Änderung neue Versuche oder neue Prüfungen gerechtfertigt sind und daß dadurch eine Änderung oder Neuausstellung des Betriebserlaubnisbogens notwendig wird, so unterrichten die zuständigen Behörden dieses Staates hiervon den Antragsteller und übermitteln den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten diese neuen Unterlagen innerhalb eines Monats nach deren Ausstellung.

4. Wird der Betriebserlaubnisbogen geändert, ersetzt oder wegen Einstellung der Fertigung des genehmigten Typs ungültig, so teilen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, der die Betriebser-

laubnis erteilt hat, binnen einem Monat den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten die Seriennummern des letzten Fahrzeugs mit, das in Übereinstimmung mit diesem Betriebserlaubnisbogen hergestellt wurde und gegebenenfalls die Seriennummern des ersten Fahrzeugs, das in Übereinstimmung mit dem neuen oder geänderten Bogen hergestellt wurde.

Artikel 7

1. Kein Mitgliedstaat darf den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Verwendung eines mit einer EWG-Übereinstimmungsbescheinigung versehenen Fahrzeugs aus Gründen seiner Bau- oder Wirkungsweise verweigern oder verbieten.

2. Diese Bescheinigung hindert jedoch einen Mitgliedstaat nicht daran, derartige Maßnahmen für Fahrzeuge zu treffen, die die Straßenverkehrssicherheit gefährden und nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

Artikel 8

1. Stellt der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, fest, daß mehrere Fahrzeuge, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, nicht mit dem Typ übereinstimmen, für die er die Betriebserlaubnis erteilt hat, so trifft er die notwendigen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ wieder herzustellen. Die zuständigen Behörden dieses Staates unterrichten die zuständigen Behörden der anderen Mitgliederstaaten von den getroffenen Maßnahmen, die gegebenenfalls bis zum Widerruf der EWG-Betriebserlaubnis gehen können.

Sie treffen die gleichen Maßnahmen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates von einer derartigen Nichtübereinstimmung unterrichtet werden.

2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig vom Entzug einer erteilten EWG-Betriebserlaubnis und den Gründen hierfür innerhalb eines Monats.

3. Bestreitet der Mitgliedstaat, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, das Vorliegen einer solchen Nichtübereinstimmung in den ihm gemeldeten Fällen, so wird die Kommission befaßt; diese beruft daraufhin die von jedem Mitgliedstaat ernannten Sachverständigen ein. Erforderlichenfalls empfiehlt sie den betroffenen Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Beilegung des Streitfalles; zuvor kann sie einen oder mehrere Mitgliedstaaten mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragen.

Artikel 9

1. Erachtet ein Mitgliedstaat, daß Fahrzeuge des gleichen Typs trotz ordnungsgemäß ausgestellter Übereinstimmungsbescheinigung die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährden, so kann er für eine Dauer von höchstens sechs Monaten deren Verkauf, Zulassung, Inbetriebnahme oder Benutzung auf seinem Hoheitsgebiet untersagen. Unter Begründung seiner Entscheidung unterrichtet der Mitgliedstaat unmittelbar die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission hiervon.

2. Vorbehaltlich der Anwendung der Artikel 11 und 12 kann die Kommission dem Rat, der unverzüglich beschließt, die Änderungen dieser Richtlinie oder der Einzelrichtlinien vorschlagen, die zur Lösung der Schwierigkeiten nötig sind, die den Grund des vorläufigen Verbots ausmachen.

KAPITEL III

Übergangsbestimmungen

Artikel 10

1. Mit der Inkraftsetzung dieser Richtlinie und nach Maßgabe des Inkrafttretens der für das EWG-Betriebserlaubnisverfahren erforderlichen Einzelrichtlinien

— treten auf Wunsch desjenigen, der die Betriebserlaubnis beantragt, die technischen Gemeinschaftsvorschriften an die Stelle der entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften als Grundlage für die einzelstaatliche Betriebserlaubnis;

— füllt jeder Mitgliedstaat auf Antrag des Herstellers und nach Vorlage des in Artikel 3 vorgesehenen Beschreibungsbogens die Spalten des in Artikel 2 b) vorgesehenen Betriebserlaubnisbogens aus, welche die aufgrund von Gemeinschaftsvorschriften oder — im Falle der gegenseitigen Anerkennung der Rechtsvorschriften — aufgrund einzelstaatlicher Vorschriften durchgeführten Kontrollen betreffen. Eine Abschrift dieses Bogens wird dem Antragsteller ausgehändigt. Die übrigen Mitgliedstaaten, bei denen eine Betriebserlaubnis inländischer Tragweite für den gleichen Fahrzeugtyp beantragt wird, erkennen dieses Dokument als Bescheinigung für die bereits durchgeführten Prüfungen an.

2. Die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes werden ungültig, sobald alle für die Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis notwendigen Einzelrichtlinien in Kraft getreten sind.

KAPITEL IV

Allgemeine und Schlußbestimmungen

Artikel 11

Die Kommission sorgt für die Anpassung der Anhänge zu den in Artikel 2 b) erwähnten Einzelrichtlinien an den technischen Fortschritt nach dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren, vorbehaltlich etwaiger gegenteiliger Bestimmungen in den Richtlinien selbst.

Artikel 12

1. In den Fällen, in denen das in diesem Artikel beschriebene Verfahren in Anspruch genommen wird, wird der Ausschuß zur Beseitigung der technischen Handelshemmnisse für Industrieerzeugnisse, nachstehend als „Ausschuß" bezeichnet, von seinem Vorsitzenden aus eigenem Entschluß oder auf Antrag eines Mitgliedstaates einberufen.

2. Innerhalb des Ausschusses werden die Stimmen der Mitglieder in der in Artikel 148 § 2 des Vertrages vorgesehenen Weise gewogen.

Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

3. Der Vertreter der Kommission legt einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen vor. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesen Maßnahmen innerhalb einer Frist ab, die der Präsident mit Hinblick auf die Dringlichkeit der vorgelegten Fragen festsetzt. Die Beschlußfassung erfolgt mit einer Mehrheit von 12 Stimmen.

4. Die Kommission setzt die Maßnahmen fest und bringt sie unverzüglich zur Anwendung, wenn sie der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen. Entsprechen sie nicht der Stellungnahme des Ausschusses oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag über die zu treffenden Maßnahmen.

Hat der Rat, der mit qualifizierter Mehrheit beschließt, nach Verstreichen einer Frist von drei Monaten keine Maßnahmen getroffen, so setzt die Kommission die vorgeschlagenen Maßnahmen fest und bringt sie unverzüglich zur Anwendung.

Artikel 13

Jeder in Anwendung dieser Richtlinie getroffene individuelle Verwaltungsakt, durch den eine Betriebserlaubnis versagt oder entzogen, die Zulassung versagt, oder ein Verkaufs- oder Benutzungsverbot ausgesprochen wird, wird genau begründet. Er wird dem Beteiligten unter Angabe der in den Mitgliedstaaten gesetzlich zulässigen Rechtsmittel und der Frist, innerhalb derer die Rechtsmittel einzulegen sind, mitgeteilt.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Zum Vorschlag einer Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

Muster des Beschreibungsbogens [1]) (a)

0. **Allgemeines**

0.1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung)

0.2. Typ und Handelsbezeichnung (gegebenenfalls unterschiedliche Ausführungsarten vermerken)

0.3. Art

0.4. Klasse des Fahrzeugs (b)

0.5. Name und Anschrift des Erstherstellers

0.6. Lage und Anbringungsart der Schilder und Firmenaufschriften:

0.6.1. — am Fahrgestell

0.6.2. — am Aufbau

0.6.3. — an der Antriebsmaschine

0.7. Die Numerierung innerhalb der Typenserie beginnt am Fahrgestell mit der Nummer ...

1. **Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs** (je ein Lichtbild 3/4 Vorderansicht und 3/4 Rückansicht beifügen)
(Maßskizze des gesamten Fahrzeugs beifügen)

1.1. Anzahl der Achsen und Räder (gegebenenfalls Gleisketten oder Rollbänder)

1.1.1. (gegebenenfalls) Anzahl der Achsen mit Doppelbereifung

1.2. Angetriebene Räder (Anzahl und Lage, Ausrückvorrichtung des Antriebs einer weiteren Achse)

1.3. Fahrgestell (soweit vorhanden) (Gesamtskizze)

1.4. Werkstoffe der Längsträger (c)

1.5. Lage und Anordnung der Antriebsmaschine

1.6. Führerhaus (nach vorn gezogen, halb nach vorn gezogen oder normal)

1.7. Gegebenenfalls am Fahrgestell vorzunehmende Änderungen, wenn das Fahrzeug als Zugfahrzeug verwendet werden soll

2. **Abmessungen und Gewichte** (d) (mm und kg)

2.1. Radstand oder Radstände (bei Vollbelastung) (e)

2.1.1. Bei Sattelanhängern: Abstand zwischen der Achse der Sattelkupplung und der ersten Hinterachse

2.2. Bei Straßenzugmaschinen:

2.2.1. Vormaß der Sattelkupplung (größtes und kleinstes) (f)

2.2.2. Größte Höhe der (genormten) Sattelkupplung (g)

2.2.3. Abstand zwischen der Rückwand des Führerhauses und der hinteren Achse

2.2.3.1. Abstand zwischen der Rückwand des Führerhauses und der oder den Hinterachsen (bei Fahrgestell mit Führerhaus)

---

[1]) Die unterstrichenen Punkte sind auch im Muster des Betriebserlaubnisbogens angegeben, s. Anhang II.

2.2.3.2. Abstand zwischen dem hinteren Ende des Lenkrades und der oder den Hinterachsen (bei Fahrgestell ohne Aufbau)

2.3. Spurweite der einzelnen Achsen (h)

2.4. Hauptabmessungen des Fahrzeugs (Abmessungen über alles) (i)

		Fahrgestell ohne Aufbau	Fahrgestell mit Aufbau	
			ohne Beschläge (ohne Aufbau vorgeführt)	mit Beschlägen (mit Aufbau vorgeführt)
2.4.1.	Länge (j)			
2.4.2.	Breite (k)			
2.4.3.	Höhe bei Leergewicht (l)			
2.4.4.	Überhang, vorn (m)			
2.4.5.	Überhang, hinten (n)			
2.4.6.	Bodenfreiheit (bei technisch höchstzulässigem Gesamtgewicht) (o)			
2.4.7.	Achsabstände			

2.5. Gewicht des Fahrgestells ohne Aufbau (ohne Führerhaus, Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Ersatzrad, Werkzeug und Führer)

2.5.1. Verteilung dieses Gewichts auf die Achsen

2.6. Gewicht des Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand oder Gewicht des Fahrgestells mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht vom Hersteller geliefert wird (mit Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoff, Werkzeug, Ersatzrad und Führer) (p)

2.6.1. Verteilung dieses Gewichts auf die Achsen (bei Sattelanhängern auf Achse und Sattelkupplung)

2.7. Technisch zulässiges Gesamtgewicht nach Angabe des Herstellers

2.7.1. Etwaige Grenzen der Verteilung dieses Gewichts auf die Achsen (bei Sattelanhängern auf Achse und Sattelkupplung)

2.8. Technisch zulässige Achslast je Achse nach Angabe des Herstellers (bei Sattelanhängern auch höchstzulässige Aufliegelast)

2.9. Technisch zulässiges Gesamtgewicht nach Angabe des Herstellers, wenn das Fahrzeug als Zugfahrzeug verwendet wird (gegebenenfalls technisch zulässige Anhängelast)

2.10. Größte vertikale Stützlast am Anhängepunkt (Zughaken oder Spezialeinrichtung für Dreipunkt-Anhängung)

2.11. Bei Kraftfahrzeugen der Klassen ... Breite der überstrichenen Fahrbahnfläche

3. **Antriebsmaschine** (q)

3.1. Hersteller

3.2. Bei Wärmekraftmaschinen

3.2.1. Bezeichnung

3.2.2. Bauart (Explosions-, Verbrennungsmotor usw.), Arbeitsverfahren

3.2.3. Gewicht der betriebsbereiten Antriebsmaschine

3.2.4. Anzahl und Anordnung der Zylinder

3.2.5. Bohrung, Hub, Zylinderinhalt

3.2.6. Höchstleistung (Angabe der verwendeten Norm bei ... U/min.

3.2.7. Größtes Drehmoment bei ... U/min. (gleiche Norm wie unter 3.2.6.)

3.2.8. Üblicherweise verwendeter Kraftstoff oder Brennstoff

3.2.9. Kraftstoff- oder Brennstoffbehälter (Fassungsraum, Lage)

3.2.10. Reservebehälter für Kraftstoff oder Brennstoff (Fassungsraum, Lage)

3.2.11. Gegebenenfalls Behälter für Treibgasbetrieb (Bezeichnung, Fabrikmarke, Merkmale, Lage)

3.2.12. Kraftstoffversorgung der Antriebsmaschine (Art)

3.2.13. Kraftstoffpumpe, soweit vorhanden (Typ, Antrieb, Betriebsdruck)

3.2.14. Drehzahlregler, soweit vorhanden (Arbeitsweise)

3.2.15. Elektrische Anlage (Spannung, Anschluß an Masse negativ oder positiv)

3.2.16. Lichtmaschine (Art und Nennleistung)

3.2.17. Zündung (Bauart, Art der Zündzeitpunktverstellung)

3.2.18. Funkentstörung (Beschreibung)

3.2.19. Kühlung (Luftkühlung, Wasserkühlung)

3.2.20. Geräuschpegel

3.2.21. Auspuff (Schema beifügen)

3.2.22. Etwaige Maßnahmen gegen Verunreinigung der Luft

3.3. Bei Elektromotoren

3.3.1. Motorbauart (Reihenschlußmotor, Verbundmotor)

3.3.2. Größte Stundenleistung und Betriebsspannung

3.3.3. Batterie für den Antrieb (Zahl der Elemente, Gewicht, Kapazität in Amperestunden, Lage)

4. **Kraftübertragung** (r) (Schema der Kraftübertragung mit Abbildung)

4.1. Art der Kraftübertragung (mechanisch, hydraulisch, elektrisch usw.)

4.2. Kupplung (Typ)

4.2.1. Kupplungsgewicht

4.3. Schaltgetriebe (Bauart, direkter Gang, Betätigungsart)

4.3.1. Gewicht des Getriebes

4.4. Kraftübertragung Antriebsmaschine-Getriebe-Achsbrücke (oder Achsbrücken), gegebenenfalls Zwischenübertragung bzw. Zwischenrad

4.5. Untersetzung mit oder ohne Zwischengetriebe (s)

Gangschaltung	Getriebe-untersetzung	Untersetzung der Achsbrücke	Gesamt-untersetzung
1			
2			
3			
...			
Rückwärtsgang			

4.6. Fahrgeschwindigkeit bei einer Motordrehzahl von 1000 U/min. mit Normalbereifung (6.1.) (Laufflächenumfang bei Belastung ... Meter)

Gangschaltung	Geschwindigkeit in km/h
1	
2	
3	
...	
Rückwärtsgang	

4.7. Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs im schnellsten Gang (km/h) (s)

4.8. Achsschub (und Übertragung der Bremskräfte)

4.9. Geschwindigkeitsmesser

4.10. Fahrtschreiber, soweit vorhanden

4.11. Differentialsperre, soweit vorhanden

5. **Achsen**
(Für jede Achse eine Maßskizze mit Angabe der Werkstoffe, sowie freigestellte Angaben über Fabrikmarke und Typ beifügen)

6. **Aufhängung** (Gesamtskizze der Aufhängungsorgane)

6.1. Normalbereifung (Abmessungen und Eigenschaften)

6.2. Typ und Konstruktion der Aufhängung jeder Achse oder jedes Rades

6.3. Merkmale der federnden Teile der Aufhängung (Ausführung, Werkstoffeigenschaften und Abmessungen)

6.4. Stabilisatoren (t)

6.5. Stoßdämpfer (t)

7. **Lenkvorrichtung** (Schema beifügen)

7.1. Art der Lenkung und der Übertragung auf die Räder, gegebenenfalls Art der Lenkhilfe (Arbeitsweise und Betriebsschema, gegebenenfalls Marken- und Typenbezeichnung) und notwendige Lenkkraft

7.2. Durchmesser der Achse des Lenkgetriebes

7.3. Größter Einschlagwinkel der Räder

7.3.1. — rechts ... (Grad) — Lenkradumdrehungen ...

7.3.2. — links ... (Grad) — Lenkradumdrehungen ...

7.4. Kleinster Wendekreisdurchmesser (u)

7.4.1. — rechts

7.4.2. — links

8. **Bremsanlagen** (Gesamtzeichnung und Betriebsschema beifügen) (v)

8.1. Betriebsbremsanlage

8.2. Hilfsbremsanlage

8.3. Feststellbremsanlage

8.4. Zusätzliche Bremsanlagen, wenn vorhanden (insbesondere Dauerbremse)

8.5. Selbsttätige Bremsanlage bei Bruch der Anhängevorrichtung (bei Anhängern oder Sattelanhängern)

8.6. Berechnung der Bremsanlage: Verhältnis zwischen der Summe der Bremskräfte am Radumfang und der Betätigungskraft

8.7. Etwaige Fremdenergiequellen (Merkmale, Kapazität der Energiespeicher, Höchst- und Mindestdruck, Druckmesser und Warnvorrichtung, die ein unzulässiges Absinken des Drucks anzeigt, am Armaturenbrett; Vakuumbehälter und Speiseventil; Verdichter; Einhalten der Vorschriften für Einrichtungen, die unter Druck stehen)

8.8. Fahrzeuge, die Anhänger mitführen sollen:

8.8.1. Bremsanlage des Anhängers

8.8.2. — Anschlüsse, Kupplungen, Sicherheitsvorrichtungen

9. **Aufbau** (Gesamtschema mit Angabe der Außen- und Innenabmessungen)

9.1. Art des Aufbaus

9.2. Werkstoffe und Bauart

9.3. Türen: Anzahl, Abmessungen, Öffnungsrichtung

9.4. Sichtfeld

9.5. Windschutzscheibe und sonstige Scheiben, Anzahl und Lage, verwendete Werkstoffe

9.5.1. Neigung der Windschutzscheibe

9.6. Scheibenwischer

9.7. Scheibenwascher

9.8. Entfrostung

9.9. Rückspiegel

9.10. Innenausstattungen

9.11. Äußere Ausrüstung

9.12. Verankerungen für die Sicherheitsgurte (Anzahl und Lage)

9.13. Anbringungsstellen für die amtlichen Kennzeichen

9.14. Hinterer Auffahrschutz

9.15. Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur entgeltlichen Personenbeförderung

9.15.1. Etwaiger Notausgang

9.15.2. Höhe der Fußrasten über der Fahrbahn bei Leergewicht

9.15.3. Sitzplätze (Anzahl, Abmessungen, Lage)

9.15.4. Sonstige Einrichtungen

9.16. Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern

10. **Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen**
(mit Maßangaben versehene Schemazeichnungen der Lage der Lichtaustrittsflächen aller Einrichtungen; Farbe der Leuchten und gegebenenfalls Nummern der Bauartgenehmigungen)

10.1. Pflichtleuchten

10.1.1. Scheinwerfer für Abblendlicht

10.1.2. Scheinwerfer für Fernlicht

10.1.3. Vordere Begrenzungsleuchten

10.1.4. Fahrtrichtungsanzeiger

10.1.5. Rote Schlußleuchten

10.1.6. Bremsleuchten

10.1.7. Hintere Kennzeichenleuchte

10.1.8. Rote Rückstrahler, hinten

10.1.9. Rückstrahler für Anhänger, vorn

10.2. Zusätzliche Leuchten

10.2.1. Nebelscheinwerfer

10.2.2. Parkleuchten

10.2.3. Rückfahrscheinwerfer

10.2.4. Vordere Begrenzungsleuchten für Anhänger

10.3. Zusätzliche Einrichtungen für Spezialfahrzeuge

11. **Anhängerkupplungen für Zugmaschinen**

11.1. Aufsattelvorrichtungen für Sattelanhänger

11.1.1. Mechanische Anhängevorrichtungen (ggf. Scheibengelenkkupplung, bei Sattelanhängern, Sattelgelenkzapfen)

11.1.2. Anschluß für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen

12. **Verschiedenes**

12.1. Vorrichtungen für Schallzeichen (Bauart genehmigt unter Nr. . . .)

.....
(Unterschrift des Herstellers)

Bemerkungen

Bei jeder Rubrik, bei der Lichtbilder oder Zeichnungen beizufügen sind, ist die Nummer der entsprechenden Anhänge anzugeben.

a) Bei jedem Fahrzeugteil, für den eine Bauartgenehmigung erteilt wurde, kann die Beschreibung durch einen Hinweis auf diese Bauartgenehmigung ersetzt werden. Ebenso ist eine Beschreibung nicht nötig bei Fahrzeugteilen, deren Bauweise klar aus den beigefügten Schemata oder Skizzen hervorgeht.

b) Klassifizierung nach der Richtlinie „Bremsanlagen"

c) Wenn möglich EURONORM-Bezeichnung gegebenenfalls sind anzugeben:
   — die Beschreibung des Werkstoffs
   — die Streckgrenze
   — die Bruchfestigkeit
   — die Elastizität in %
   — die Brinellhärte

d) Bei Ausführung mit normalem Führerhaus und mit Führerhaus mit Liegeplatz sind für beide Ausführungen Abmessungen und Gewichte anzugeben.

e) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 [1]) Definition Nr. 2

f) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 33

g) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 35

h) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 1

i) Wenn es sich um die Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug ohne Aufbau handelt, besteht die zweite Spalte aus den vom Hersteller angegebenen Kleinst- und Größtabmessungen, die dritte Spalte ist nicht auszufüllen.

j) Emfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 9

k) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 12

l) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 13

m) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 18

n) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 19

o) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586 Definition Nr. 7

p) Das Führergewicht ist pauschal auf 75 kg veranschlagt.

q) Für andere als Hubkolbenmotoren muß eine allgemeine Beschreibung beigefügt werden.

r) Die geforderten Angaben sind für alle etwa vorgesehenen Varianten zu machen.

s) Eine Toleranz von 5 % ist zugelassen.

t) Nur angeben, ob vorhanden.

u) Empfehlungsentwurf ISO Nr. 586, Definition Nr. 27

v) Für jede Bremsanlage ist näher auszuführen:
   — Art und Ausführung der Bremsen (Maßskizze) (Trommel- oder Scheibenbremsen; gebremste Räder, Verbindung zu den gebremsten Rädern; Bremsbeläge, ihre Beschaffenheit, ihre wirksame Bremsfläche; Halbmesser der Trommeln, Bremsbacken oder Bremsscheiben; Trommelgewicht, Einrichtung zum Nachstellen der Bremsen).
   — Betätigung- und Übertragungseinrichtung (Zeichnung beifügen) (Bauart, Einstellung, Hebelübersetzungen, Zugänglichkeit der Betätigungseinrichtung, deren Lage; Bedienung durch Hebel mit Sperrklinke bei mechanischer Übertragung, Merkmale der wichtigsten Übertragungsteile, Betätigungszylinder und -kolben; Bremszylinder).

[1]) Dokument ISO/TC 22 (Sekretariat 133) 328 — Januar 1963

Anhang II

Zum Vorschlag einer Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

EWG-Betriebserlaubnisbogen

A. Allgemeines

Bei der Aufstellung eines Betriebserlaubnisbogens im Rahmen des EWG-Zulassungsverfahrens ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Auf Grund der Angaben im Beschreibungsbogen werden, nachdem die Richtigkeit dieser Angaben nachgeprüft worden ist, die im Muster des Betriebserlaubnisbogens gemäß Punkt B dieser Anlage hierfür vorgesehenen Spalten ausgefüllt.

2. Neben jeder Spalte des Betriebserlaubnisbogens werden nachstehende Vermerke eingetragen, nachdem die entsprechenden Kontrollen und Versuche durchgeführt worden sind:

„Übereinstimmung"	Kontrolle der Übereinstimmung des betreffenden Bauteiles oder Fahrzeugmerkmales mit den Angaben des Beschreibungsbogens;
„E.R."	Kontrolle der Übereinstimmung des betreffenden Bauteiles oder Fahrzeugmerkmales mit den harmonisierten Vorschriften gemäß Einzelrichtlinie;
„N.V."	Kontrolle der Übereinstimmung des betreffenden Bauteiles oder Fahrzeugmerkmales mit den nationalen Vorschriften des Mitgliedstaates, der die Betriebserlaubnis erteilt;
„P."	Aufstellung des Prüfprotokolls, das dem Betriebserlaubnisbogen beizufügen ist;
„SCH"	Nachprüfen, ob ein Schema vorhanden ist.

B. Muster eines Betriebserlaubnisbogens für ein Kraftfahrzeug

0. **Allgemeines**

0.1. Fabrikmarke (Firmenbezeichnung)

0.2. Typ und Handelsbezeichnung (gegebenenfalls unterschiedliche Ausführungsarten vermerken)

0.3. Art

0.4. Klasse des Fahrzeugs

0.5. Name und Anschrift des Erstherstellers

0.6. Lage und Anbringungsart der Schilder und Firmenaufschriften:

0.6.1. — am Fahrgestell

0.6.2. — am Aufbau

0.6.3. — an der Antriebsmaschine

0.7. Die Numerierung innerhalb der Typenserie beginnt am Fahrgestell mit der Nr. ...

1. **Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs**

1.1. Fahrgestell (wenn vorhanden) Übereinstimmung

2. **Abmessungen und Gewichte** (mm und kg)

2.1. Bei Zugmaschinen:

2.1.1. — Vormaß der Sattelkupplung (größtes und kleinstes) Übereinstimmung

2.2. Hauptabmessungen des Fahrzeuges (Abmessungen über alles) Übereinstimmung

		Fahrgestell ohne Aufbau	Fahrgestell mit Aufbau	
			ohne Beschläge	mit Beschlägen
2.2.1.	Länge			
2.2.2.	Breite			
2.2.3.	Höhe bei Leergewicht			
2.2.4.	Überhang, vorn			
2.2.5.	Überhang, hinten			
2.2.6.	Bodenfreiheit (bei technisch höchstzulässigem Gesamtgewicht)			
2.2.7.	Achsabstände			

2.3. Technisch zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs Übereinstimmung

2.3.1. Etwaige Grenzen der Verteilung dieses Gewichts auf die Achsen (bei Sattelkraftfahrzeugen auch auf die Aufsattelvorrichtung) Übereinstimmung

2.4. Amtlich zulässiges Gesamtgewicht E.R.

2.4.1. Etwaige Grenzen der Verteilung dieses Gewichts auf die Achsen (bei Sattelkraftfahrzeugen auch auf die Aufsattelvorrichtung) E.R.

2.5. Technisch zulässige Achslast je Achse (bei Sattelanhängern auch die Aufliegelast) Übereinstimmung

2.6. Amtlich genehmigte Achslast je Achse (bei Sattelfahrzeugen auch die genehmigte Aufliegelast) E.R.

2.7. Technisch zulässiges Gesamtgewicht, wenn das Fahrzeug als Zugfahrzeug verwendet wird (gegebenenfalls technisch zulässige Anhängelast) Übereinstimmung

2.8. Amtlich genehmigtes Gesamtgewicht, wenn das Fahrzeug als Zugfahrzeug verwendet wird (gegebenenfalls genehmigte Anhängelast) E.R.

2.9. Bei Fahrzeugen der Klassen ... Breite der überstrichenen Fahrbahnfläche E.R.

3. **Antriebsmaschine**

3.1. Hersteller

3.2. Bei Wärmekraftmaschinen

3.2.1. Höchstleistung bei ... U/Min. (Angabe der verwendeten Norm) Übereinstimmung

3.2.2. Kraftstoff- oder Brennstoffbehälter E.R.

3.2.3. Reservebehälter für Kraftstoff oder Brennstoff E.R.

3.2.4. Elektrische Anlage Übereinstimmung

3.2.5. Funkentstörung E.R. — P.

3.2.6. Geräuschpegel E.R. — P.

3.2.7.	Schalldämpfer	E.R. — P. — SCH.
3.2.8.	Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft	N.V. — P.
4.	**Kraftübertragung**	
4.1.	Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs im schnellsten Gang (km/h)	Übereinstimmung
4.2.	Geschwindigkeitsmesser	N.V.
5.	**Achsen**	Übereinstimmung
6.	**Aufhängung**	N.V.
6.1.	Normalbereifung	
6.2.	Merkmale der elastischen Teile der Aufhängung	
7.	**Lenkung**	E.R.
7.1.	Kleinster Wendekreisdurchmesser	
7.1.1.	— rechts	
7.1.2.	— links	
7.2.	Art der Lenkhilfe und notwendige Lenkkraft	
8.	**Bremsanlagen**	E.R.
8.1.	Betriebsbremsanlage	E.R.
8.2.	Hilfsbremsanlage	E.R.
8.3.	Feststellbremsanlage	E.R.
8.4.	Zusätzliche Bremsanlagen, soweit vorhanden, insbesondere Dauerbremse	E.R.
8.5.	Soweit vorhanden, selbsttätige Bremsanlage bei Bruch der Anhängevorrichtung (bei Anhängern oder Sattelanhängern)	E.R.
8.6.	Fahrzeuge, die Anhänger mitführen sollen:	
8.6.1.	— Bremsanlage des Anhängers	E.R.
8.7.	Etwaige Fremdenergiequellen	E.R.
8.8.	Versuchsbedingungen	P.
8.9.	Versuchsergebnisse	P.
9.	**Aufbau**	
9.1.	Türen: Anzahl, Öffnungsrichtung, Breite	E.R.
9.2.	Sichtfeld	E.R.
9.3.	Windschutzscheibe und sonstige Scheiben	N.V.
9.3.1.	Neigung der Windschutzscheibe	N.V.
9.4.	Scheibenwischer	E.R.
9.5.	Scheibenwascher	E.R.
9.6.	Entfrostung	N.V.
9.7.	Rückspiegel	E.R.
9.8.	Innenausstattungen	N.V.
9.9.	Äußere Ausrüstung	N.V.
9.10.	Verankerungen für Sicherheitsgurte	N.V.
9.11.	Anbringungsstellen für die amtlichen Kennzeichen	E.R.
9.12.	Hinterer Auffahrschutz	E.R.

9.13.	Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur entgeltlichen Personenbeförderung	N.V.
9.13.1.	Etwaiger Notausgang — Höhe der Fußrasten (Kraftomnibusse)	N.V.
9.13.2.	Sitzplätze (Anzahl, Abmessungen, Lage)	N.V.
9.13.3.	Amtlich zulässige Plätze (Sitz-/Stehplätze)	N.V.
9.13.4.	Sonstiges	N.V.
9.14.	Sonderbestimmungen für Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern	N.V.
10.	**Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen**	E.R.
10.1.	Pflichtleuchten	
10.1.1.	Scheinwerfer für Fernlicht	
10.1.2.	Scheinwerfer für Abblendlicht	
10.1.3.	Vordere Begrenzungsleuchten	
10.1.4.	Fahrtrichtungsanzeiger	
10.1.5.	Rote Schlußleuchten	
10.1.6.	Bremsleuchten	
10.1.7.	Hintere Kennzeichenleuchte	
10.1.8.	Rote Rückstrahler, hinten	
10.1.9.	Rückstrahler für Anhänger, vorn	
10.2.	Zusätzliche Leuchten	
10.2.1.	Nebelscheinwerfer	
10.2.2.	Parkleuchten	
10.2.3.	Rückfahrscheinwerfer	
10.2.4.	Vordere Begrenzungsleuchten für Anhänger	
10.2.5.	Seitliche gelbe Rückstrahler für Kfz. und Anhänger	
11.	**Anhängekupplungen für Zugmaschinen**	E.R.
11.1.	Kupplungen für Sattelanhänger	
11.1.1.	Mechanische Anhängevorrichtungen (ggf. Scheibengelenkkupplung, bei Sattelanhängern Sattelgelenkzapfen).	
11.1.2.	Anschluß für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers	
12.	**Verschiedenes**	E.R.
12.1.	Vorrichtungen für Schallzeichen	

Hiermit wird bestätigt, daß die im Beschreibungsbogen Nr. ..... enthaltenen Angaben des Herstellers mit dem vom Hersteller als Prototyp des Modells ..... vorgeführten Fahrzeugs, Fahrgestell-Nr. ..... Motor-Nr. [1] ..... übereinstimmen.

Die auf Antrag des Herstellers vorgenommenen Feststellungen ergeben, daß das vorstehend beschriebene und als Baumuster einer Serie vorgeführte Fahrzeug, Fahrgestell-Nr. ....., Motor-Nr. ....., allen in dem vorliegenden Bogen aufgeführten Vermerken entspricht.

....., den .....

.....
(Unterschrift)

[1]) oder anderes Erkennungszeichen

Anhang III

Zum Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger

Übereinstimmungsbescheinigung

Der Unterzeichnete ..... (Name und Vorname)
bescheinigt, daß das Fahrzeug

1. Art: .....

2. Fabrikmarke: .....

3. Typ: .....

4. Nummer innerhalb der Typenserie: .....

mit dem am ..... in .....

durch ..... genehmigten,

im Beschreibungsbogen Nr. .....

und im Betriebserlaubnisbogen Nr. .....

beschriebenen Typ vollkommen übereinstimmt.

....., den .....
(Ort)

.....
(Unterschrift)

.....
(Stellung)

Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom ... für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den nationalen Rechtsvorschriften entsprechen müssen, betreffen unter anderem auch die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger;

diese Bestimmungen sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom ... behandelt ist;

durch das Verfahren der Bauartgenehmigung kann jeder Mitgliedstaat feststellen, ob eine Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtung den gemeinsamen Bauvorschriften entspricht; er ist sodann in der Lage, die übrigen Mitgliedstaaten von der getroffenen Feststellung zu unterrichten, so daß sich eine technische Nachprüfung bei der Einfuhr erübrigt;

bei dem Bauartgenehmigungsverfahren für Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen wurde es für zweckmäßig gehalten, auf das von der Genfer Wirtschaftskommission für Europa geschaffene Verfahren zu verweisen, um eine zu große Vielfalt von Zulassungszeichen und eine dadurch bedingte Verwechslungsgefahr zu vermeiden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle mindestens vierrädrigen am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten können den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Verwendung von Fahrzeugen aus Gründen, die ihre Ausrüstung mit Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen betreffen, nicht verweigern bzw. verbieten, wenn letztere den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften entsprechen.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten können die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen, die ihre Ausrüstung mit Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen betreffen, nicht verweigern, wenn:

a) die im Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführten Pflichtleuchten die Zulassungszeichen tragen, die in Anwendung der Bestimmungen Nr. 1, 2, 3, 4 und 7 der Anlage zum Genfer Abkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 erteilt worden sind; dieses Abkommen betrifft die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Kraftfahrzeugausrüstungsteilen; eine Liste dieser Bestimmungen ist im Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführt;

b) die Pflichtleuchten und zusätzlichen Leuchten entsprechend den Montagevorschriften des Anhangs zu dieser Richtlinie ordnungsgemäß angebracht sind.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können den Verkauf von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen nicht aus Gründen ihrer Bau- oder Wirkungsweise untersagen, wenn diese Geräte die Zulassungszeichen tragen, die in Anwendung der Bestimmungen Nr. 1, 2, 3, 4 und 7 der Anlage zum Genfer Abkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 erteilt worden sind; dieses Abkommen betrifft die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Kraftfahrzeugausrüstungsteilen.

Artikel 5

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Zum Vorschlag einer Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

Bau- und Montagevorschriften

1. **Bestimmung der Beleuchtungseinrichtungen**

Vorgeschriebene Leuchten

1.1. Scheinwerfer für Abblendlicht

Besondere, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei sich begegnenden Fahrzeugen vorgesehene Beleuchtung.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Technik leuchten die Scheinwerfer für Abblendlicht lediglich einen vorgeschriebenen und begrenzten Teil der Fahrbahn aus, um so die Blendung eines dem Fahrzeug entgegenkommenden Beobachters zu verringern.

1.2. Scheinwerfer für Fernlicht

Fahrzeugscheinwerfer zur Beleuchtung der Fahrbahn vor dem Fahrzeug auf große Entfernung.

1.3. Vordere Begrenzungsleuchten

Beleuchtungseinrichtung, deren Licht von vorn gesehen zur Kenntlichmachung eines Fahrzeugs sowie zur Begrenzung seiner Breite dient.

1.4. Rote Schlußleuchten

Beleuchtungseinrichtung, deren rotes Licht von rückwärts gesehen zur Kenntlichmachung eines Fahrzeugs sowie zur Begrenzung seiner Breite dient.

1.5. Bremsleuchten

Zweck der Bremsleuchten ist, bei Betätigung der Betriebsbremse sowie fakultativ auch bei Betätigung irgendwelcher anderer Bremseinrichtungen die Geschwindigkeitsabnahme oder das Anhalten eines Kraftfahrzeugs nach rückwärts anzuzeigen.

1.6. Hintere Kennzeichenleuchte

Einrichtung zur Beleuchtung des hinteren amtlichen Kennzeichens.

1.7. Rote Rückstrahler hinten

Einrichtung, welche durch Reflexion des von einer dem Fahrzeug fremden Lichtquelle ausgesandten Lichtes das Heck eines Fahrzeuges einem in der Nähe der Lichtquelle befindlichen Beobachter anzeigt.

1.8. Rückstrahler für Anhänger, vorn

Einrichtung, welche durch Reflexion des von einer dem Fahrzeug fremden Lichtquelle ausgesandten Lichtes die Vorderseite eines angehängten Fahrzeugs einem in der Nähe der Lichtquelle befindlichen Beobachter anzeigt.

Zusätzliche Leuchten

1.9. Nebelscheinwerfer

Fahrzeugleuchten, die bei Nebel, Schneefall, Regen, Unwetter, Staubwolken eine wirksame Beleuchtung der Fahrbahn gewährleisten.

1.10. Parkleuchten

Zum Zwecke der Kenntlichmachung eines parkenden Fahrzeugs angebrachte Beleuchtungseinrichtung.

1.11. Rückfahrscheinwerfer

Fahrzeugleuchten zur Beleuchtung der Rückseite der Fahrbahn auf begrenzte Entfernung.

1.12. Vordere Begrenzungsleuchten von Anhängern
Beleuchtungseinrichtung, die zur Kenntlichmachung eines Anhängers nach vorn und zur Begrenzung seiner Breite dient.

1.13. Seitliche gelbe Rückstrahler für Fahrzeuge und Anhänger
Einrichtungen, welche durch Reflexion des von einer dem Fahrzeug fremden Lichtquelle ausgesandten Lichtes die Seiten eines Fahrzeugs oder Anhängers einem in der Nähe der Lichtquelle befindlichen Beobachter anzeigen.

2. **Bauvorschriften**

2.1. Vorgeschriebene Leuchten — einschlägige Bestimmungen (siehe Liste unter Punkt 4)

Abblendscheinwerfer: ..... Bestimmung Nr. 1 und 2
Fernscheinwerfer: ..... Bestimmung Nr. 1 und 2
Vordere Begrenzungsleuchte: ..... Bestimmung Nr. 7
Rote Schlußleuchten: ..... Bestimmung Nr. 7
Bremsleuchten: ..... Bestimmung Nr. 7
Hintere Kennzeichenleuchte: ..... Bestimmung Nr. 4
Rote Rückstrahler hinten: ..... Bestimmung Nr. 3
Vordere Rückstrahler für Anhänger: Bestimmung Nr. 3

3. **Montagevorschriften**

3.1. Allgemeine Vorschriften

3.1.1. Eine Beleuchtungseinrichtung kann aus mehreren Leuchten unterschiedlicher Art bestehen, vorausgesetzt, daß jede dieser Leuchten den einschlägigen Vorschriften entspricht.

3.1.2. Als eine einzige Leuchte, Doppelleuchte genannt, gilt jede Verbindung zweier Lichtquellen gleicher oder verschiedener Art, die dieselbe Aufgabe haben, wenn die Projektion der beiden Lichtaustrittsflächen auf eine zur Längsachse des Fahrzeugs senkrecht stehende vertikale Ebene mindestens 50 % der Fläche des kleinsten umschriebenen Rechtecks einnimmt und ihre Gesamtlichtstärke den für eine einzige Leuchte vorgeschriebenen Höchstwert nicht übersteigt.

3.1.3. Leuchten gleicher Art müssen symmetrisch zur mittleren Fahrzeuglängsebene angebracht werden.

3.1.4. Zwei symmetrisch zur mittleren Fahrzeuglängsebene angebrachte Leuchten müssen vom gleichen Typ sein.

3.1.5. Leuchten derselben Art müssen gleichfarbig sein.

3.1.6. Versenkbare oder verdeckbare Pflichtleuchten sind nicht zulässig.

3.1.7. Die nachstehend aufgeführten Abstände werden, von Ausnahmen abgesehen, am leeren Fahrzeug gemessen.

3.1.8. Die Leuchten sind in der Weise am Fahrzeug zu befestigen, daß die vom Hersteller angegebene Bezugsachse horizontal und parallel zur mittleren Fahrzeuglängsebene verläuft.

3.1.9. Sichtbarkeitsbedingungen

3.1.9.1. Die Anordnung der Leuchten muß den Forderungen der Sichtbarkeit, die in Abbildung 1 und 2 durch schraffierte Flächen schematisch dargestellt sind, entsprechen. Die für die Winkel angegebenen Werte sind Mindestwerte und können überschritten werden. Alle Abstrahlwinkel werden von der Mitte der Lichtaustrittsfläche der Leuchte aus gemessen.

Die Forderung der Sichtbarkeit in den Abstrahlwinkel setzt zumindest die Erfüllung nachstehender Bedingungen voraus.

3.1.9.2. Zwischen der Lichtaustrittsfläche und dem Auge eines Beobachters, der sich im gemeinsamen Teil der beiden nachstehend beschriebenen, zueinander senkrecht stehenden Flächenwinkel befindet, deren Kanten durch die Mitte der Leuchtfläche gehen, darf es kein Hindernis für die Lichtverteilung geben, und zwar:

— des Flächenwinkels mit waagerechter Kante, dessen Flächen mit der Horizontalen Winkel von der in Abbildung 1 bestimmten Größe bilden; die Öffnung dieses Winkels entspricht dem senkrechten Winkelbereich der geometrischen Sichtbarkeit;

— des Flächenwinkels mit senkrechter Kante, dessen Flächen mit der Längssymmetrieebene des Fahrzeugs Winkel von der in Abbildung 2 bestimmten Größe bilden; die Öffnung dieses Winkels entspricht dem waagerechten Winkelbereich der geometrischen Sichtbarkeit.

3.2. Vorgeschriebene Leuchten

3.2.1. Scheinwerfer für Abblendlicht

3.2.1.1. Anzahl: 2, nicht als Doppelscheinwerfer.

3.2.1.2. Bodenhöhe . . . bei belastetem und leerem Fahrzeug

$\leq$ 1,20 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche;

$\geq$ 0,50 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.1.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

$\leq$ 0,40 m gemessen vom äußeren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.1.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsfläche der beiden Leuchten:

$\geq$ 0,60 m.

3.2.2. Scheinwerfer für Fernlicht

3.2.2.1. Anzahl: mindestens 2, höchstens 4, deren äußerste symmetrisch zur Mittelebene des Fahrzeuges anzuordnen sind.

3.2.2.2. Die Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht sind an der Vorderseite des Fahrzeugs angebracht.

3.2.2.3. Abstand zwischen den einander zugekehrten Seiten der Lichtaustrittsflächen $\geq$ 0,60 m.

3.2.2.4. Die maximale Lichtstärke aller der an der Vorderseite des Fahrzeugs angebrachten Leuchten (die gleichzeitig betätigt werden können) ist auf 300 000 cd begrenzt.

3.2.2.5. Das Aufleuchten des Fernlichts ist durch eine blaue Kontrollampe anzuzeigen.

3.2.3. Vordere Begrenzungsleuchten

3.2.3.1. Anzahl: 2

3.2.3.2. Bodenhöhe

$\leq$ 1,60 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche;

$\geq$ 0,40 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.3.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≤ 0,40 m gemessen vom äußeren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.3.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsflächen:

≧ 0,60 m.

3.2.3.5. Die vorderen Begrenzungsleuchten müssen gleichzeitig mit den Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht aufleuchten.

3.2.3.6. Das Einschalten der Begrenzungsleuchten muß durch eine Kontrollampe angezeigt werden, die durch die Instrumentenbrettbeleuchtung gebildet werden kann. Im letzteren Fall darf die Instrumentenbrettbeleuchtung vom Fahrer nicht auf andere Weise ausgeschaltet werden können.

3.2.4. Rote Schlußleuchten

3.2.4.1. Anzahl: 2

3.2.4.2. Bodenhöhe

≤ 1,60 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche;

≧ 0,40 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.4.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≧ 0,40 m gemessen vom äußeren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.4.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsflächen der beiden Leuchten: ≧ 0,60 m.

3.2.4.5. Die roten Schlußleuchten müssen gleichzeitig mit den vorderen Begrenzungsleuchten, den Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht und den Nebelscheinwerfern aufleuchten.

3.2.5. Bremsleuchten

3.2.5.1. Anzahl: 2

3.2.5.2. Bodenhöhe

≤ 1,60 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche;

≧ 0,40 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.2.5.3. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsflächen:

≤ 0,60 m.

3.2.5.4. Die Bremsleuchten müssen bei Beginn der Betätigung der Betriebsbremse des Fahrzeuges aufleuchten.

3.2.6 Beleuchtung des hinteren amtlichen Kennzeichens

3.2.6.1. Die Beleuchtungseinrichtung muß gleichzeitig mit den Begrenzungsleuchten, den Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht und den Nebelscheinwerfern aufleuchten.

3.2.7. Rote Rückstrahler hinten

3.2.7.1. Anzahl: mindestens 2 und in gerader Zahl

3.2.7.2. Bodenfreiheit

≤ 0,90 m gemessen vom oberen Rand der reflektierenden Fläche.

≧ 0,40 m gemessen vom unteren Rand der reflektierenden Fläche.

3.2.7.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≤ 0,40 m gemessen vom Außenrand der reflektierenden Fläche.

3.2.7.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der reflektierenden Fläche der beiden inneren Rückstrahler ≧ 0,60 m.

3.2.7.5. Anordnung symmetrisch zur mittleren Längsebene des Fahrzeugs.

3.2.8. Rückstrahler für den Anhänger, vorn

3.2.8.1. Anzahl: 2

3.2.8.2. Bodenhöhe

≦ 0,90 m gemessen vom oberen Rand der reflektierenden Fläche;

≧ 0,40 m gemessen vom inneren Rand der reflektierenden Fläche.

3.2.8.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≦ 0,40 m gemessen vom äußeren Rand der reflektierenden Flächen.

3.2.8.4. Anordnung symmetrisch zur mittleren Längsebene des Anhängers.

3.2.8.5. Abstand zwischen den einander zugekehrten Seiten der reflektierenden Flächen der beiden Rückstrahler ≧ 0,60 m.

3.3. Zusätzliche Leuchten

3.3.1. Nebelscheinwerfer

3.3.1.1. Anzahl: sind Nebelscheinwerfer vorhanden, so müssen es zwei sein.

3.3.1.2. Bodenhöhe

≧ 0,25 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer für Abblendlicht;

kein Punkt der Lichtaustrittsfläche darf sich über dem oberen Rand der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer für Abblendlicht befinden.

3.3.1.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≦ 0,40 m gemessen vom äußeren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.3.1.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsfläche ≧ 0,60 m.

3.3.1.5. Anordnung symmetrisch zur mittleren Längsebene des Fahrzeugs.

3.3.2. Parkleuchten

3.3.2.1. Anzahl: Eine auf der linken Seite oder je eine Leuchte zu beiden Seiten des Fahrzeugs. Nur zulässig bei Fahrzeugen, deren Länge bzw. Breite 6 m bzw. 2 m nicht überschreitet.

3.3.2.2. Abstand vom Fahrzeugumriß

≦ 0,40 m gemessen vom Außenrand der Lichtaustrittsfläche.

3.3.2.3. Bodenhöhe

≧ 0,40 m gemessen vom inneren Rand der Lichtaustrittsfläche;

≦ 1,60 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.3.2.4. Besondere Vorschriften: die seitliche Leuchte kann gegebenenfalls durch eine weiße oder autogelbe Leuchte vorn und eine rote oder autogelbe Leuchte hinten ersetzt werden.

3.3.3. Rückfahrscheinwerfer

3.3.3.1. Anzahl: eins oder zwei

3.3.3.2. Anordnung: dürfen nur bei eingeschaltetem Rückwärtsgang aufleuchten.

3.3.3.3. Neigung des Lichtkegels: die Neigung muß so sein, daß die Fahrbahn auf höchstens 10 m hinter dem Fahrzeug beleuchtet wird.

3.3.4. Vordere Begrenzungsleuchten für Anhänger

3.3.4.1. Anzahl: zwei

3.3.4.2. Bodenhöhe

≦ 2,25 m gemessen vom oberen Rand der Lichtaustrittsfläche;

≧ 0,40 m gemessen vom unteren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.3.4.3. Abstand vom Fahrzeugumriß

≦ 0,15 m gemessen vom äußeren Rand der Lichtaustrittsfläche.

3.3.4.4. Abstand zwischen den einander zugekehrten Rändern der Lichtaustrittsfläche der beiden Leuchten ≧ 0,60 m.

3.3.4.5. Die vorderen Begrenzungsleuchten müssen unbedingt gleichzeitig mit den Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht aufleuchten.

3.3.5. Seitliche autogelbe Rückstrahler für Kraftfahrzeuge und Anhänger
Entfällt

4. Liste der Bestimmungen im Anhang zum Abkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 betreffend die Vereinheitlichung der Zulassungsbestimmungen und die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Kraftfahrzeugausrüstungsteilen, soweit sie die in Punkt 1 dieses Anhangs aufgeführten Pflichtleuchten betreffen.

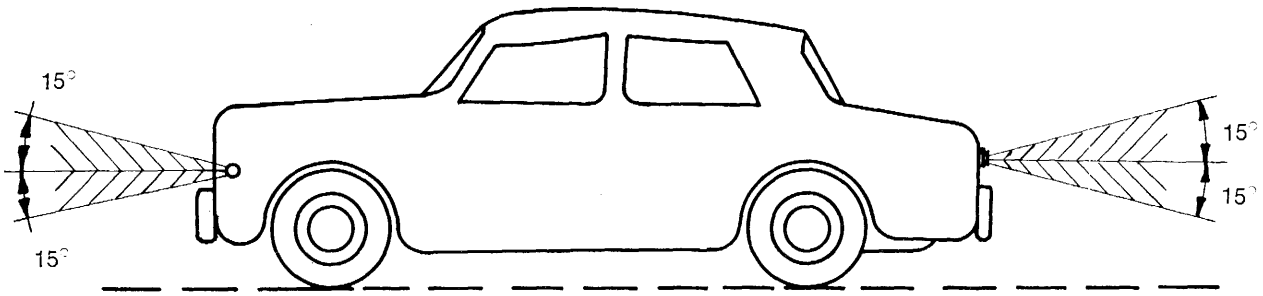
Bestimmung Nr. 1 — Einheitsvorschriften für die Zulassung von Kraftfahrzeugscheinwerfern, die asymmetrisches Abblendlicht und Fernlicht oder eines von beiden erzeugen.

Bestimmung Nr. 2 — Einheitsvorschriften für die Zulassung von elektrischen Glühlampen für Scheinwerfer, die asymmetrisches Abblendlicht und Fernlicht oder eines von beiden erzeugen.

Bestimmung Nr. 3 — Einheitsvorschriften für die Zulassung von Rückstrahlvorrichtungen für Kraftfahrzeuge.

Bestimmung Nr. 4 — Einheitsvorschriften für die Zulassung der hinteren Kennzeichenleuchte für Kraftfahrzeuge (außer Krafträdern) und ihre Anhänger.

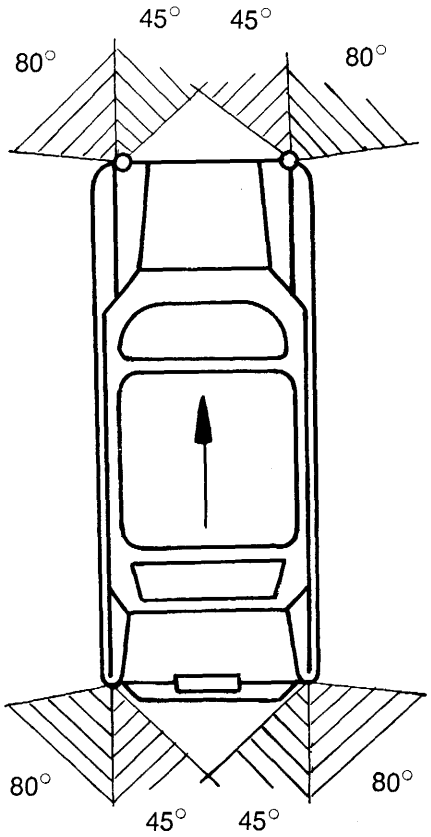
Bestimmung Nr. 7 — Einheitsvorschriften für die Zulassung von Begrenzungsleuchten, roten Schlußleuchten und Bremsleuchten für Kraftfahrzeuge (außer Krafträder) und ihre Anhänger.



Flächenwinkel mit waagerechter Kante

Abb. 1

für Dreiradfahrzeuge mit zwei Hinterrädern und für Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern



Flächenwinkel mit senkrechter Kante

Abb. 2

Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf die Richtlinie des Rats vom ... zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den nationalen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom ... behandelt ist —

HAT FOLGENDE RICHTLINIEN ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens 4 Rädern, und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Kein Mitgliedstaat darf den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Verwendung der Fahrzeuge aus Gründen des zulässigen Geräuschpegels und der Auspuffvorrichtung verweigern oder verbieten, wenn diese den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 3

Kein Mitgliedstaat darf die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen des zulässigen Geräuschpegels und der Auspuffvorrichtung verweigern, wenn diese den im Anhang festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang I

Zum Vorschlag einer Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen

I. Zulässiger Geräuschpegel

I.1. Grenzwerte

Der Geräuschpegel der unter Artikel 1 dieser Richtlinie fallenden Fahrzeuge darf unter den in diesem Anhang aufgeführten Bedingungen nachstehende Grenzwerte nicht übersteigen:

I.1.1. Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz ..... 84 dB (A) (Dezibel A)

I.1.2. Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem technisch zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t ..... 85 dB (A)

I.1.3. Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t ..... 89 dB (A)

I.1.4. Für Personenbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz sowie Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer Leistung von 200 DIN-PS oder darüber ..... 92 dB (A)

I.2. Meßgeräte

Die Messung des Geräusches der Kraftfahrzeuge wird mit einem Lautstärke-Meßgerät vorgenommen, das der in der Veröffentlichung 179, erste Auflage, 1965, der Internationalen Elektrotechnischen Kommission beschriebenen Bauart entspricht.

I.3. Meßbedingungen

Die Messungen werden am leeren Fahrzeug in einer möglichst freien und geräuschlosen Umgebung (Störgeräusche und Windgeräusche mindestens um 10 Dezibel unter dem zu messenden Geräusch) durchgeführt.

Als Meßort eignet sich zum Beispiel ein freier Raum von 50 m Halbmesser, dessen mittlerer Teil über mindestens 20 m Halbmesser praktisch horizontal verlaufen und aus Beton, Asphalt oder ähnlichem Material bestehen muß; er darf nicht mit Pulverschnee, lockerer Erde oder Asche bedeckt oder mit hohem Gras bewachsen sein.

Die Decklage der Fahrbahn muß so beschaffen sein, daß die Fahrzeugbereifung kein übermäßiges Geräusch erzeugt. Diese Bedingung gilt nur für die Geräuschmessung an fahrenden Fahrzeugen.

Die Messungen sind bei klarem Wetter und schwachem Wind vorzunehmen. Außer dem Beobachter, der das Meßgerät abliest, darf sich niemand in der Nähe des Fahrzeugs oder des Mikrophons befinden, da die Anwesenheit von Zuschauern die Ablesung beträchtlich beeinflussen kann, vor allem, wenn sie sich in der Nähe des Fahrzeugs oder des Mikrophons aufhalten. Starke Zeigerausschläge, die offensichtlich ohne Zusammenhang mit dem allgemeinen Geräuschpegel sind, werden bei der Ablesung nicht in Betracht gezogen.

I.4. Meßmethode

I.4.1. Geräuschmessung in Fahrt (für die Bauartgenehmigung)

Es werden mindestens zwei Messungen zu beiden Seiten des Fahrzeugs durchgeführt. Zur Einstellung der Meßeinrichtung können Vormessungen durchgeführt werden, die jedoch nicht berücksichtigt werden. Das Mikrofon wird in 1,2 m Höhe über dem Boden und in 7,5 m Entfernung von der Fahrzeugachse CC aufgestellt; diese Entfernung wird auf der Senkrechten PP' zu dieser Achse gemessen (Abbildung 1).

Auf der Versuchspiste werden jeweils 10 m vor und hinter der Linie PP' zwei zu dieser Linie parallele Linien AA' und BB' gezeichnet. Die Fahrzeuge werden bis zur Linie AA' mit gleichmäßiger Geschwindigkeit unter den nachstehend festgesetzten Bedingungen herangefahren. In diesem Augenblick wird die Gasdrossel so schnell wie möglich voll geöffnet und in dieser Stellung beibehalten, bis das Heck des Fahrzeugs [1]) die Linie BB' überschritten hat, wonach sie so rasch wie möglich geschlossen wird.

Als Meßergebnis gilt die dabei festgestellte größte Lautstärke.

I.4.1.1. Fahrzeuge ohne Schaltgetriebe

Zur Messung fährt das Fahrzeug an die Linie AA' mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit heran, die entweder einer Motordrehzahl gleich drei Viertel der Höchstleistungsdrehzahl bzw. drei Viertel der durch den Regler begrenzten Höchstdrehzahl entspricht, oder 50 km/h im niedrigsten Getriebegang beträgt.

I.4.1.2. Fahrzeuge mit von Hand betätigter Gangschaltung

Zur Messung sind folgende Getriebegänge einzuschalten:

I.4.1.2.1. der zweite Gang bei Fahrzeugen mit Zwei-, Drei- oder Vierganggetriebe;

I.4.1.2.2. der dritte Gang bei Fahrzeugen mit Vierganggetriebe;

I.4.1.2.3. der der höchsten Fahrgeschwindigkeit entsprechende Getriebegang bei Fahrzeugen mit doppelter Untersetzung (Zwischengetriebe bzw. Hinterachsbrücke mit doppelter Untersetzung).

Das Fahrzeug wird an die Linie AA' mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit herangefahren, die der niedrigeren der drei folgenden Geschwindigkeiten entspricht:

— Geschwindigkeit bei einer Motordrehzahl gleich drei Viertel der Höchstleistungsdrehzahl

— Geschwindigkeit entsprechend einer Motordrehzahl gleich drei Viertel der durch den Regler begrenzten Höchstdrehzahl;

— 50 km/h.

I.4.1.3. Fahrzeuge mit automatischer Gangschaltung

Das Fahrzeug wird an die Linie AA' mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit herangefahren, die der niedrigeren der beiden nachstehenden Geschwindigkeiten entspricht:

— 50 km/h;

— drei Viertel der Höchstgeschwindigkeit.

Wenn die Möglichkeit gegeben ist, soll die Stellung „normal" für Stadtverkehr gebraucht werden.

I.4.1.4. Auswertung der Ergebnisse

Die Meßergebnisse werden als gültig angesehen, wenn der Unterschied zweier auf derselben Fahrzeugseite vorgenommener Messungen 2 Dezibel nicht übersteigt.

[1]) Bei Fahrzeugen mit Anhänger bzw. Sattelanhänger wird der Anhänger beim Passieren der Linie BB' nicht berücksichtigt.

Als Prüfergebnis gilt die größte gemessene Lautstärke. Übersteigt dieser Wert einschließlich der Toleranz von 1 Dezibel die zulässige Grenzlautstärke für die betreffende Fahrzeugklasse, so sind zwei weitere Messungen durchzuführen. Hierbei müssen drei der vier Meßergebnisse innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte liegen.

I.4.2. Geräuschmessung im Stand (für das Prüfprotokoll bei im Verkehr befindlichen Fahrzeugen)

I.4.2.1. Aufstellung des Geräusch-Meßgerätes

Es wird je eine Messung in jeder der vier Hauptrichtungen in etwa 7 m Entfernung von der dem Mikrophon zugekehrten Fahrzeugfläche durchgeführt. Die für die Messung in Frage kommenden genauen Mikrophonstellungen sind in Abbildung 2 angegeben.

Sollen Messungen in anderen als den auf Abbildung 2 angegebenen vier Richtungen vorgenommen werden, so sind diese innerhalb der auf der Abbildung gezeichneten Halbkreise bzw. Viertelkreise mit 7 m Halbmesser auszuwählen.

Das Mikrophon ist in 1,2 m Höhe über dem Boden anzuordnen.

I.4.2.2. Anzahl der Messungen

Für jede Mikrophonstellungen sind mindestens zwei Messungen durchzuführen.

I.4.2.3. Betriebszustand der Fahrzeuge bei der Prüfung

Fahrzeugmotoren ohne Drehzahlregler werden mit einer Drehzahl betrieben, die drei Viertel der vom Hersteller angegebenen Höchstleistungsdrehzahl entspricht. Die Messung der Motordrehzahl wird mit einem unabhängigen Gerät festgestellt, z. B. mit dem Rollenprüfstand und dem Tachometer. Motoren mit Drehzahlregler werden auf Höchstdrehzahl gebracht.

Vor Beginn der Messungen wird der Motor auf normale Betriebstemperatur gebracht.

I.4.2.4. Aufzeichnung der Ergebnisse

Im Prüfbericht sind alle Ablesungen der Lautstärke, die in jeder Stellung des Geräuschmeßgerätes beobachtet werden, festzuhalten.

Gegebenenfalls ist auch anzugeben, in welcher Weise die Motorleistung geschätzt worden ist. Ferner ist der Beladungszustand des Fahrzeugs im Prüfbericht anzugeben.

II. **Auspuffvorrichtung** (Schalldämpfer)

II.1. Die Fahrzeuge sind mit einer Vorrichtung zur Verringerung des Auspuffgeräusches (Schalldämpfer) zu versehen.

II.2. Eine schematische Darstellung dieser Vorrichtung befindet sich im Anhang zum Betriebserlaubnisbogen des Fahrzeugs.

II.3. Der Schalldämpfer ist mit einer deutlich lesbaren und unverwischbaren Marken- und Typenbezeichnung zu versehen.

II.4. Absorbierende Faserstoffe dürfen beim Bau von Schalldämpfern nicht verwendet werden.

II.5. Das Prüfprotokoll muß eine Beschreibung des Ansaugschalldämpfers sowie die Einstellwerte des Motors des zur Prüfung vorgeführten Fahrzeugs enthalten.

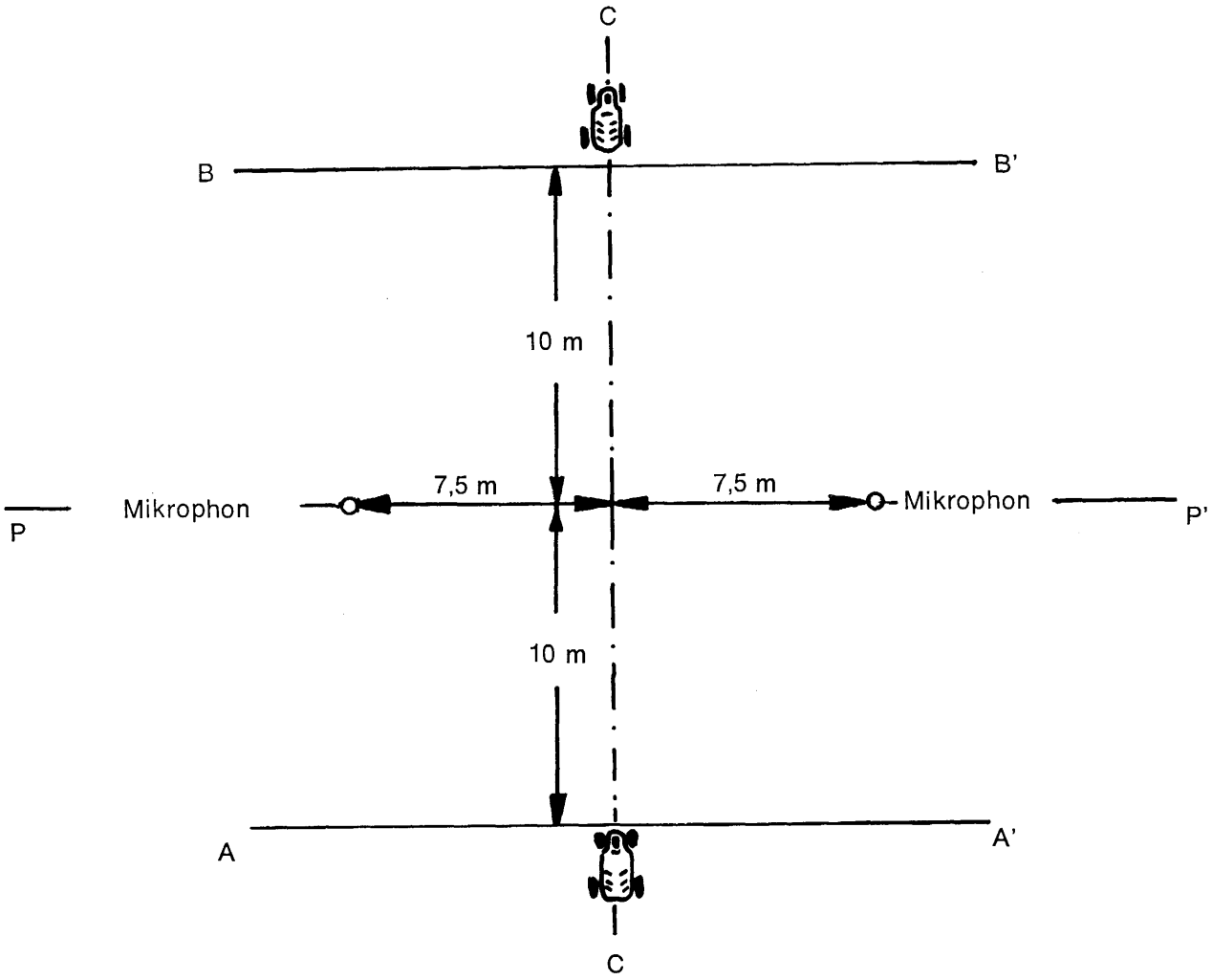


Abb. 1

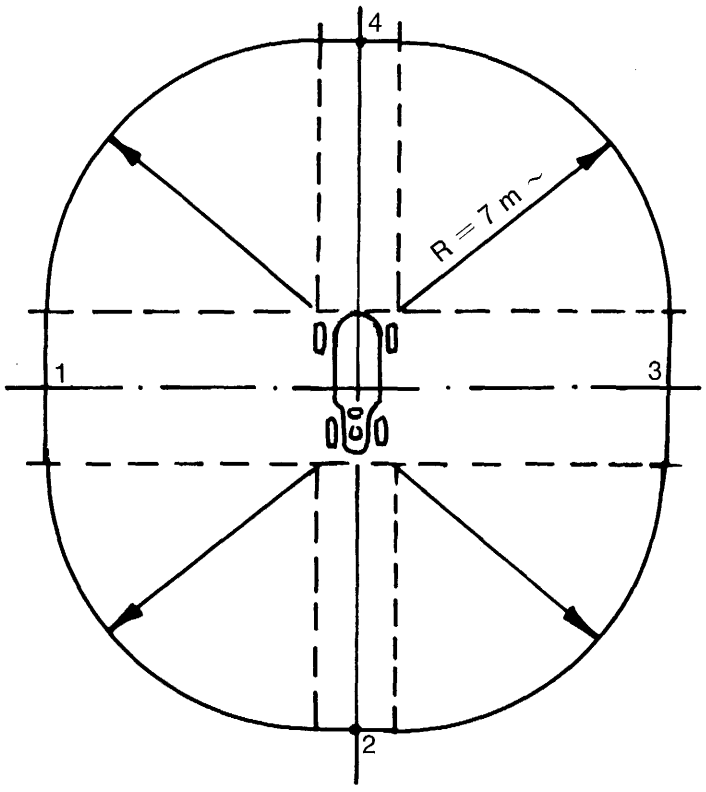


Abb. 2

Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

(Kraftstoffbehälter, Reservebehälter für Kraftstoff und Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf die Richtlinie des Rats vom ... zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses und

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach den nationalen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem auch die Kraftstoffbehälter und die Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten;

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergibt sich die Notwendigkeit ihrer Harmonisierung, vor allem um für jeden Fahrzeugtyp das EWG-Betriebserlaubnisverfahren einführen zu können, wie es in der Richtlinie vom ... behandelt ist.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger.

Artikel 2

Kein Mitgliedstaat darf den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Kraftstoffbehälter, die Reservebehälter für Kraftstoff und den hinteren Auffahrschutz verweigern oder verbieten, wenn diese den im Anhang dieser Richtlinie festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 3

Kein Mitgliedstaat darf die EWG-Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs aus Gründen betreffend die Kraftstoffbehälter, die Reservebehälter für Kraftstoff und den hinteren Auffahrschutz versagen, wenn diese den im Anhang festgelegten technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 4

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie binnen 18 Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen und unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission von allen Entwürfen späterer Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, die sie auf dem von dieser Richtlinie erfaßten Gebiet zu erlassen beabsichtigen, so rechtzeitig, daß diese sich hierzu äußern kann.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten dürfen die bestehende Regelung erst drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften außer Kraft setzen, um nur die dieser Richtlinie gemäßen Bestimmungen in Kraft zu lassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Anhang

zum Vorschlag einer Richtlinie für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über gewisse Ausrüstungsteile von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern

(Kraftstoffbehälter, Reservebehälter für Kraftstoff und Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten)

I. **Kraftstoffbehälter und Reservebehälter für Kraftstoff**

I.1. Kraftstoffbehälter müssen korrosionsfest hergestellt sein. Sie müssen den beim Hersteller vorgenommenen Prüfungen auf Dichtheit bei doppeltem Betriebsdruck, mindestens jedoch bei einem Überdruck von 0,3 Bar genügen. Auftretender Überdruck oder den Betriebsdruck übersteigender Druck muß sich durch geeignete Vorrichtungen (Öffnungen, Sicherheitsventile und dergleichen) selbsttätig ausgleichen. Entlüftungsöffnungen sind gegen Hindurchschlagen von Flammen zu sichern. Kraftstoff darf aus dem Füllverschluß oder den zum Ausgleich von Überdruck bestimmten Vorrichtungen auch bei völlig umgestürztem Behälter nicht austreten; ein Austropfen ist zulässig.

I.2. Kraftstoffbehälter für Leichtkraftstoff müssen so eingebaut sein, daß sie bei Unfällen, namentlich gegen Stöße von vorn oder bei Unfällen durch Auffahren von hinten weitgehend geschützt sind; in der Nähe des Kraftstoffbehälters dürfen keine vorspringenden Teile, scharfe Kanten usw. vorhanden sein.

II. **Schutzvorrichtungen gegen Auffahren von hinten**

II.1. Ist der Abstand von der Hinterkante des Fahrzeugs bis zur letzten Hinterachse größer als ein Meter, so darf die Bodenhöhe über die gesamte Breite des hinteren Fahrgestells bzw. der Hauptteile der Karosserie nicht größer sein als 70 cm.

II.2. Ist diese Vorschrift nicht erfüllt, so muß das Fahrzeug eine Stoßstange aufweisen, für deren Befestigung nachstehende Bedingungen gelten.

II.3. Befestigungsbedingungen für Stoßstangen

II.3.1. Die Unterkante der Stoßstange muß beim unbeladenen Fahrzeug weniger als 70 cm vom Boden entfernt sein.

II.3.2. Die Stoßstange darf an der Befestigungsstelle die Fahrzeugbreite nicht überschreiten, jedoch auch nicht um mehr als 10 cm an beiden Enden kürzer sein als die Fahrzeugbreite.

II.3.3. Die Stoßstange ist so weit hinten wie möglich am Fahrzeug anzubringen, keinesfalls darf sie mehr als 60 cm von der hinteren Begrenzung des Fahrzeugs entfernt sein.

II.3.4. Die Enden der Stoßstange dürfen nicht nach hinten umgebogen sein.

II.3.5. Die Stoßstange ist fest mit dem Holmen bzw. mit anderen, an deren Stelle vorhandenen Bauteilen zu verbinden.

II.3.6. Die Stoßstange muß die Biegefestigkeit eines Stahlträgers besitzen, dessen Querschnitt ein Widerstandsmoment gegen Biegung von 20 cm^3 aufweist.

II.4. In Abweichung von den vorgenannten Bestimmungen brauchen Fahrzeuge der nachgenannten Kategorien keine hintere Stoßstange aufzuweisen:

- — Sattelzugmaschinen
- — zweirädrige Langholzwagen oder andere Anhänger, die zum Transport von Holzblöcken oder anderen langen Gegenständen bestimmt sind.
- — Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein einer hinteren Stoßstange mit dem Verwendungszweck des Fahrzeugs unvereinbar ist.